Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10747**

18. Wahlperiode 21.12.2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Britta Haßelmann, Tabea Rößner, Markus Tressel, Oliver Krischer, Kai Gehring, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Investitionsstau auflösen – Zukunft des ÖPNV sichern – Jetzt die Weichen für den öffentlichen Verkehr von morgen stellen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Bundestag stellt fest:

Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ermöglicht sichere, bezahlbare und umweltfreundliche Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger und ist elementarer Bestandteil der Daseinsvorsorge. Hohe Lebensqualität insbesondere in unseren Großstädten und Ballungsgebieten kann nur mit einem attraktiven öffentlichen Nahverkehr erreicht und erhalten werden. Busse und Bahnen sind energieeffizient und bereits heute vergleichsweise klimaschonend unterwegs. Fahrgäste des ÖPNV tragen dadurch aktiv dazu bei, dass der Atmosphäre bundesweit 15 Millionen Tonnen CO_2 jährlich erspart werden. Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist also ein echter Problemlöser in der Klimapolitik.

Damit die Angebote des öffentlichen Verkehrs noch attraktiver werden können und so mehr Menschen in Busse und Bahnen locken, brauchen wir höhere Investitionen für den Erhalt und Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Notwendig ist eine Investitionsoffensive in Form eines Zukunftsprogramms Nahverkehr, das den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur fördert.

Bereits heute stoßen U-Bahnen und Stadtbahnen als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Großstädten und Ballungsgebieten teilweise an ihre Leistungsgrenzen, sodass Infrastrukturinvestitionen unerlässlich sind. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger, müssen die Kapazitäten des ÖPNV kontinuierlich erhöht werden. Diesem Ziel muss die Finanzausstattung des Zukunftsprogramms Nahverkehr Rechnung tragen. Zusätzlich muss der Sanierungsstau in den bestehenden Netzen des

schienengebundenen ÖPNV abgebaut werden. Der Investitionsrückstand wird derzeit auf rund 4 Milliarden Euro geschätzt.

Das bisherige Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) soll zwar nach der Einigung über die Bund-Länder-Finanzbeziehungen über 2019 hinaus verlängert werden, jedoch bleibt seine Mittelausstattung mit lediglich 333 Millionen Euro jährlich weit hinter dem selbst von der Bundesregierung anerkannten Bedarf zurück. Es würde mehr als 20 Jahre dauern, die im Programm aufgelisteten Vorhaben umzusetzen. Die Sanierung der bestehenden Infrastruktur wäre dann aber nach wie vor ungelöst. Daher ist eine höhere finanzielle Ausstattung erforderlich – in Form eines aus dem bisherigen Bundesprogramm entwickelten Zukunftsprogramms für den Nahverkehr.

Der öffentliche Nahverkehr muss fit gemacht werden für die Zukunft. Dazu müssen Busse und Bahnen Vorreiter bei der Elektromobilität bleiben. Mit Blick auf die Klimaziele geht es jetzt darum – nach dem Schienenverkehr – vor allem den städtischen Busverkehr zu elektrifizieren. Ein attraktives ÖPNV-Angebot, das nicht nur Fahrgäste zum Umsteigen bewegt, sondern auch weitgehend emissionsfrei unterwegs ist, trägt mit dazu bei, dass in den Innenstädten die Luftqualität verbessert und so die Stickoxidgrenzwerte eingehalten werden können.

Um die Nutzung des ÖPNV für Fahrgäste so einfach wie möglich zu gestalten, müssen Zugangsbarrieren in Form komplizierter Tarifbestimmungen konsequent abgebaut werden. Dazu dienen unter anderem bundeseinheitliche Tarifstandards. So sollte geregelt werden, welche Altersgrenzen für Kinder und Jugendliche bzw. Senioren gelten und wie viele Personen eine Kleingruppe maximal umfassen darf. Auch die Möglichkeit durchgängige Fahrkarten zu lösen, deren Preis nach einem deutschlandweit einheitlichen Tarifstandard berechnet wird und die Nutzung verschiedenster öffentlicher Verkehrsmittel mit einem Fahrschein ermöglichen, trägt dazu bei, den ÖPNV attraktiver zu machen.

Für die Akzeptanz und stärkere Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel ist ihre flächendeckende Präsenz auch im ländlichen Raum von großer Bedeutung. Gerade in ländlichen Räumen, die vom demografischen Wandel betroffen sind, zeigt das ÖPNV-Angebot heute deutliche Schwächen. Fahrgäste finden hier oft nur noch ein „ÖPNV-Restangebot“ vor, das ganz auf den Schülerverkehr zugeschnitten ist. Eine Bund-Länder-Kommission „Zukunft des öffentlichen Verkehrs“ soll deswegen ein Konzept erarbeiten, wie ein Grundangebot öffentlicher Verkehrsmittel gesichert und finanziert werden kann.

Aktuell wird viel über autonomes Fahren gesprochen und dabei die Diskussion einseitig auf das Auto verengt. Die Entwicklung autonomer Fahrzeuge birgt jedoch auch für den ÖPNV Chancen. Die öffentlichen Verkehrsunternehmen müssen sich jetzt auf den sich abzeichnenden technologischen Sprung einstellen und neue Geschäftsmodelle entwickeln. Öffentliche Verkehrsunternehmen wandeln sich dadurch immer stärker zu Mobilitätsdienstleistern, die für Fahrgäste Reiseketten von Tür zu Tür mit den unterschiedlichsten Verkehrsmitteln anbieten. Der Bund muss umgehend seine Förderpolitik korrigieren. Denn die Förderpolitik hat bisher fast ausschließlich autonom fahrende

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Pkw im Blick. Wir brauchen jetzt Pilotprojekte und Anwendungsforschung, mit denen autonom fahrende Fahrzeuge im öffentlichen Raum getestet werden.

Auch von der zunehmenden Digitalisierung profitiert der ÖPNV bereits heute: Fahrplandaten können teilweise in Echtzeit auf dem Smartphone abgerufen werden. In Zukunft wird es darum gehen, bestehende Zugangsbarrieren – beispielsweise komplizierte Tarifbestimmungen - abzubauen. Auch hier versprechen smartphonebasierte Lösungen den baldigen Durchbruch. Mit elektronischen Tickets, die automatisch bei Betreten von Bus und Bahn gelöst werden, brauchen sich Fahrgäste perspektivisch nicht mehr mit Nahverkehrstarifen beschäftigen. Papierfahrschein und Tarifwirrwarr können dann der Vergangenheit angehören.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1.) aus dem bisherigen Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) ein Zukunftsprogramm Nahverkehr zu entwickeln, das

   a) auf ein jährliches Mittelvolumen von einer Milliarde Euro aufgestockt wird,
   b) befristet auf zehn Jahre für Ersatzinvestitionen in die ÖPNV-Infrastruktur zum Abbau des Sanierungstaus geöffnet wird,
   c) dafür Sorge trägt, dass Verkehrsunternehmen für den Erhalt der vom Bund geförderten Infrastruktur künftig Rücklagen bilden;

2.) eine Bund-Länder-Kommission „Zukunft des öffentlichen Verkehrs“ einzusetzen, die

   a) eine dauerhaft tragfähige und klare Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern mit einer ausbalancierten Finanzierungsarchitektur erarbeitet,
   b) Vorschläge erarbeitet, wie insbesondere im ländlichen Raum ein Grundangebot mit definierten Mindeststandards der Bedienung gesichert und finanziert werden kann,
   c) Lösungen erarbeitet, wie Anreize zur Förderung alternativer Bedienformen wie z.B. der Einbindung von Car- bzw. Ride-Sharing gesetzt werden können und inwiefern hierzu gesetzliche Regelungen zu modifizieren sind;

3.) Zugangsbarrieren durch komplizierte Tarifbestimmungen abzubauen und dafür

   a) zügig einen bundesweit einheitlichen Vertriebsstandard zu etablieren, der den Verkauf durchgängiger Tickets ermöglicht und an den sich Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen einfach anschließen können,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

b) mittelfristig einen Deutschlandtarif für Bus- und Bahn zu entwickeln, mit dem sich Fahrgäste verkehrsmittelübergreifend und über Tarifgrenzen hinweg bewegen können.
c) eine Mobilitätskarte zu initiieren, um einfach und bequem verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombinieren zu können;

4.) Elektromobilität im ÖPNV zu fördern, indem
der Bund ein Marktanreizprogramm für E-Busse ins Leben ruft;

5.) automatisiertes Fahren im ÖPNV zu fördern, indem
der Bund die Anwendungsforschung autonomer Fahrzeuge mit Pilotprojekten und Feldversuchen im öffentlichen Raum finanziell unterstützt.

Berlin, den 29. November 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

zu 1.) Die Bundesregierung vernachlässigt die Verkehrsinfrastruktur des öffentlichen Verkehrs. So listet das GVFG-Bundesprogramm in der Kategorie „a“ nur Projekte auf, die auf Grundlage eines geprüften Finanzierungsantrags bereits endgültig aufgenommen wurden. Allein in dieser Kategorie listet das Programm Vorhaben zum Neu- und Ausbau von ÖPNV-Infrastruktur mit einem Förderanteil des Bundes in Höhe von rund 1,5 Milliarden Euro auf. Da im Bundesprogramm kein regelmäßiger Inflationsausgleich stattfindet – die derzeitige Finanzausstattung ist seit 1997 eingefroren – ist die „Kaufkraft“ des GVFG-Bundesprogramms kontinuierlich gesunken. Rechnet man die Projekte der Kategorie „b“ („vorläufig in das Programm aufgenommen“) und „c“ („bedingt in das Programm aufgenommen“) hinzu, ergibt sich für den Bund bereits ein Fördervolumen von rund 7 Milliarden Euro. Bei gleichbleibender Mittelausstattung würde die Umsetzung der ÖPNV-Vorhaben länger als zwei Dekaden dauern. Verschärft wird die Situation durch den Bau der jetzt vereinbarten zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München, die der Bund mit insgesamt 1,2 Milliarden Euro aus dem GVFG-Bundesprogramm mitfinanzieren soll.
Wichtig ist in einem reformierten Programm zur Förderung der ÖPNV-Infrastruktur, dass deren dauerhafter Erhalt sichergestellt wird. Die kommunalen Verkehrsunternehmen müssen daher dafür sorgen, Rücklagen für spätere grundhafte Sanierungen und den langfristigen Erhalt der Infrastruktur zu erwirtschaften. Nur wenn das gesichert ist, fließt Geld vom Bund. Der jetzige Sanierungsstau bei U- und Stadtbahnen geht auch darauf zurück, dass entsprechende Regelungen bisher fehlen und Kommunen wie Verkehrsunternehmen von sich aus keine Vorkehrungen getroffen haben.

zu 2.) Wenn der öffentliche Verkehr im ganzen Land attraktiver werden soll, müssen sich Bund und Länder gemeinsam darauf verständigen, wie dafür die langfristig erforderliche Finanzierung aussehen kann und welche Maßnahmen zu einem zukunftsfähigen Nahverkehr beitragen. Dafür muss eine Bund-Länder-Kommission eingesetzt werden, die den Auftrag erhält, eine klare Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern zu finden sowie gleichzeitig neue Finanzierungsinstrumente vorschlägt und ihre Umsetzung umreißt. Zentral ist für eine höhere Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs seine Präsenz und Verfügbarkeit im ländlichen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Raum, wo heute oft nur sehr lückenhafte Angebote bestehen. Hier geht es darum, dass sich Bund und Länder auf Mindestbedienungsstandards und deren Finanzierung einigen. Die Kommission soll Lösungen erarbeiten, wie auch andere Verkehrsmittel sinnvoll in den öffentlichen Verkehr eingebunden werden können.

zu 3.) Bus und Bahn zu nutzen erscheint für viele Fahrgäste immer noch unübersichtlich und kompliziert. Neben dem „Studium“ des Fahrplans gilt es, sich immer noch durch den dichten Tarifdschungel zu kämpfen. Bus- und Bahnfahren muss für die Fahrgäste einfacher werden. Mit Tickets, die durchgehend über verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden, können Hürden gesenkt werden. Hierbei kommt es zunächst nicht auf einen einheitlichen Tarif an. Wichtig ist aus Sicht des Fahrgasts ein einheitlicher Abrechnungsstandard bzw. Vertriebsstandard, der die Verkehrsunternehmen zu gegenseitiger Anerkennung verpflichtet und für die Nutzer Mobilität mit nur einem Ticket für die verschiedenen Verkehrsmittel ermöglicht. Bestehende Hürden müssen schnell abgebaut und gesetzliche Regelungen (Personenbeförderungsgesetz, Allgemeines Eisenbahngesetz) entsprechend angepasst werden, damit der gesamte öffentliche Verkehr verpflichtet wird, durchgängige Tickets zu verkaufen. Die regionalen Tarifsysteme könnten zunächst weiterbestehen.
Mit einfachen und preislich attraktiven Angeboten lassen sich mehr Menschen in Busse und Bahnen locken. Langfristig brauchen wir einen für alle Unternehmen des Eisenbahn-, Regional- und Nahverkehrs verbindlichen „Deutschlandtarif“.
Mit der Mobilitätskarte kann ein einfaches wie attraktives Angebot geschaffen werden. Mit ihr können sich Fahrgäste ihr eigenes „Mobilitätsmenü“ zusammenstellen: Jeder kann entscheiden, für welche Region und welchen Zeitraum er „eine Karte für Alles“ wählt. Ob Ballungsraum, ländlicher Raum oder für das ganze Land, ob „Zug fahren“, „Räder ausleihen“ oder „Bus und Taxi bezahlen“ – die Fahrgäste wünschen sich ein Angebot aus einer Hand. Mit der Mobilitätskarte und deutschlandweit einheitlichen Tarifen, bei denen der Fahrgast am Ende des Monats je nach Nutzung eine Rechnung bekommt, können bestehende Hemmnisse abgebaut und der Tarifdschungel gelichtet werden.

zu 4.) Auch beim Umweltvorteil muss der ÖPNV seinen Vorsprung halten bzw. weiter ausbauen. Dazu muss insbesondere die Elektrifizierung der städtischen Busflotten eingeleitet werden. Mit einem Marktanreizprogramm für E-Busse muss das Ziel verfolgt werden, die städtischen Busflotten bis 2030 weitgehend zu elektrifizieren, um damit das umweltpolitische Ziel „emissionsfreier Mobilität in den Innenstädten“ zu erreichen. Damit kann der ÖPNV seinen Elektrifizierungsgrad, der durch den elektrifizierten Schienenverkehr schon heute bei rund 70 Prozent liegt, weiter deutlich erhöhen.

zu 5.) Der öffentliche Verkehr kann auch von Innovationen wie „autonomen Fahrzeugen“ profitieren. Die Chance öffentlich autonomer Mobilität liegt in der Flexibilisierung des ÖPNV und der Individualisierung des ÖPNV in Verbindung mit neuen Antriebskonzepten. Mit „autonomen Kleinbussen“ kann beispielsweise das Bedienungsgebiet des ÖPNV erweitert werden. Dadurch würden sich vor allem in heute unterversorgten ländlichen Gebieten neue Möglichkeiten für den öffentlichen Verkehr ergeben. Der ÖV könnte neue Angebote für die erste und letzte Meile anbieten, die bisher nicht abgedeckt werden. Aber auch zur Feinerschließung als Quartierbus und Zubringer zu Mobilitätsknoten sind Anwendungen denkbar. Allerdings muss der Bund dazu seine Förderpolitik entsprechend neu ausrichten. Bisher liegt der Schwerpunkt einseitig auf dem selbstfahrenden Pkw.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.